

Cyklistická doprava

Číslo 6

Ročník 1

Rok 10



ISSN 1338-0486

Obsah

Správy z domova

3

Medzinárodná konferencia prispela k prehíbeniu spolupráce

5

Pozvánka na konferenciu Cyklistická doprava 2010

5

Správy zo sveta

6

Bratislava: Zabili nádej o mestskej cyklistike.

7

Dvadsaťtisíc ľudí na estakáde.

8

Rozhovor s Jaroslavom Semančíkom a Ivou Posluchovou

9

Možnosť prepravy bicyklov vlakmi v SR

11

Cyklistická doprava v Štokholme

12

Cyklistika v normách III. – Križovatky

15

Cykloklik

Foto mesiaca

16

16

Pedál

Jún, mesiac, kedy nám začína leto, ortuť v teplomeroch má pomaly stúpať, ľudia to má postupne ťahať k vode. Tak taký by mal byť scenár mesiaca jún. Tohtoročný jún však obrátil nepísané pravidlo a voda prišla k ľuďom. Takmer celé Slovensko bolo zaskočené neprestávajúcim dažďom, ktorý spôsobil neuveriteľné škody na majetkoch. Aký dopad to malo na cyklotrasy v okolí Bratislavy približujú správy z domova, kde sa okrem iného dočítate aj pozitívne správy o tom, ako môže cyklistika spájať. Koncom mája tohto roku spojila tri susediace štáty (Slovensko, Rakúsko a Maďarsko) v rámci 21. ročníka cesty

Braňo Šarkan

priateľstva. Zaujímavá je aj správa o spolupráci medzi Trnavským a Juhomoravským krajom.

Čo myslíte, vedia sa slávne osobnosti bicyklovať? Bob Dylan ÁNO. Veď prečo nie? Bicykel je vhodným dopravným prostriedkom do škôl, či práce, ale i pre zábavu a rekreáciu. O tom, ako podporovať tento druh dopravy si môžeme do nekonečna brať príklady zo zahraničia a preto si určite prečítajte správy zo sveta a článok o cyklistickej doprave v Štokholme.

Vráťme sa však na Slovensko, kde je všetko akosi inak. My moc toho pre cyklistov nevybudujeme, ba čo viac, dokonca im aj zoberieme. Do záložky neuveriteľných príbehov by som zaradil článok o zabitej nádeji o mestskej cyklistike v Bratislave. Však spravte si názor sami, milí čitatelia.

Celý príhovor zakončím, ale pozitívnou správou. Správou, ktorá by

po mojich pár riadkoch mohla konečne u Vás vyvolať pozitívne pocity. Tento rok sa uskutoční v poradí druhý ročník konferencie s názvom Cyklistická doprava 2010. Pevne veríme, že sa v Liptovskom Mikuláši stretne množstvo ľudí, ktorí pre cyklistickú dopravu na Slovensku chcú niečo urobiť a posunú ju do rovnocennej pozície s motorovou dopravou.

Do bicyklovania, priatelia!

Správy z domova

Voda zatopila aj cyklotrasy

Slovensko podobne ako aj ostatné krajiny postihli záplavy, ktoré spôsobili viacero škôd. Na obrázkoch vidieť zatopené časti cyklotrás v okolí Bratislavy.



Ako bolo na 21. ročníku cesty priateľstva

Ing. Radovan Červienka

V sobotu 22.5.2010 sa uskutočnil 21. ročník cesty priateľstva. Táto organizovaná cyklotúra spája tri štáty a to Slovensko, Rakúsko a Maďarsko. Začiatok ako tradične začínal na Slovenku, v našom hlavnom meste. Z Bratislavy sa pelotón pomaličky presúval cez most Apollo až k hraničnému prechodu Kittsee. Tam odovzdali naši policajti cyklistov do opatery :) rakúskym kolegom. Pelotón následne nabral kurz do Nickelsdorfu, kde bola prestávka. Na cyklistu tam čakal organizátormi zabezpečený pitný režim. Pelotón sa do Nickelsdorfu potrhla, keďže sprievodné auto išlo rýchlosťou miestami až 45 km/h, čo nebolo



možné stíhať. Ale toto nikomu nevadilo, všetci dorazili v poriadku a každému sa ušlo nejakého nealkoholického drinku. Po prestávke v nádhernom prostredí sa pelotón vybral smerom k Maďarským hraniciam, kde došlo zase k striedaniu policajnej stráže :). Následne sme v pohodovom tempe (20 km/h) dorazili na koniec cyklotúry a to do kúpeľného areálu v Lipóte. V tomto maďarskom termálnom kúpalisku sa cyklisti mohli v klude okúpať vo všetkých bazénoch, vychutnať saunu, najesť sa guľášu, napiť sa, oddychovať. Po dorazení celého pelotónu sa uskutočnilo žrebovanie o hodnotné ceny. Približne 2000 cyklistov prešlo organizovane vyše 70 km. No bola škoda, že z Lipótu organizátori nezabezpečili doprovod aj naspäť na Slovensko, prípadne nezabezpečili, aby cyklisti trafili domov bez problémov a nehladali cestu domov na každej križovatke. Do Bratislavy to mali cyklisti stade ešte približne 50 km. Tiež mi prišlo ľúto, keď zberné autobusy išli poloprázdne domov, no na otázku niekoľkých ľudí na kúpalisku, či ich zoberú na Slovensko odpovedali, že už sú plný. Aj napriek takýmto chybám táto akcia dopadla na výbornú a splnila názov cesty priateľstva, keďže človek tam spoznal nových ľudí. A hlavne si užil nádherný deň športom a oddychom. Určite odporúčam aj ďalší ročník.



Boli ste na nejakej cyklistickej akcii? Viete o nejakej? Plánujete ísť na nejakú? Dajte nám vedieť. Napíšte nám poznatky, pošlite nám fotky. Všetci sme cyklisti.



BOB DYLAN sa bicykloval v Bratislave

zdroj: <http://www.cas.sk/clarok/168356/bob-dylan-v-bratislave-tieto-zabery-nemal-nik-vidiet.html>

Posledné fotografie z jeho civilného života sú takmer 10 rokov staré. Legendárny americký pesničkár Bob Dylan (69) v Bratislave odohral koncert, pričom sa tu aj pobicykloval. Jeho požiadavkou bolo - žiadne snímky počas vystúpenia. Na ochranu si dokonca vyžiadal ozbrojené komando. Fotografovi Nového Času sa však podarilo zachytiť Dylana počas cyklistickej „prechádzky“ po bratislavskom nábreží! Hoci ho okamžite obklúčili spevákovi ochrankári a prinútili ho zábery vymazať, niektoré sa podarilo zachrániť.

Starší pán v pletenej čapici, športovej bunde a čiernych teplákoch sa vybral na bicykli popri Dunaji. Nebolo by na tom nič zvláštne, keby to nebol Bob Dylan – hudobná legenda, ktorá si súkromie stráži ako oko v hlave! Slovenským organizátorom to bolo jasné už vtedy, keď zakázal fotiť na koncerte. „Ak by niekto ten zákaz porušil, odobrali by mu fotoaparát a dokonca by hrozilo, že sa Bob Dylan zdvihne a zruší koncert. Pokuta pre organizátora by sa pohybovala v státisícoch eur,“ tvrdí Jana Mudríková z agentúry Vivien. Jeho príchod na Slovensko bol prísne utajený, zatĺkali ho aj v hoteli Kempinski, kde bol ubytovaný. Fanúšikovia boli presvedčení, že introvertný pesničkár ani neopustí izbu.

Stalo sa však niečo nezvyčajné! V utorok podvečer sa totiž pred hotelom zjavila limuzína a onedlho aj samotná hviezda - Bob Dylan! So spoločnicou nasadli na bicykle a vybrali sa na vychádzku po nábreží. To všetko za sprievodu amerických bodygardov. V momente, ako uvideli fotografa Nového Času, zasiahli. Obklúčili ho a prinútili vymazať snímky. Niektoré sa však našťastie podarilo zachrániť. Jeden z posledných civilných záberov Boba Dylana bol spravený v roku 2001, keď ako divák sledoval boxerský zápas.



Medzinárodná konferencia



prispela k prehĺbeniu spolupráce v oblasti cyklistiky

Autor príspevku: Mgr. Ivan Peko

Trnavský samosprávny kraj sa v spolupráci s Juhomoravským krajom a Školou v prírode Piesočná v Moravskom Svätom Jáne v dňoch 10. a 11. júna 2010 stal organizátorom medzinárodnej konferencie k projektu EÚ „Rozvoj spolupráce Juhomoravského kraja a Trnavského samosprávneho kraja v oblasti cyklistiky“ realizovanom v rámci Programu cezhraničnej spolupráce SR-ČR 2007-2013. Úvodný deň konferencie, na ktorom sa zúčastnili zástupcovia Trnavského samosprávneho kraja, Juhomoravského kraja, miest, obcí, inštitúcií a záujmových združení zo Slovenska a Čiech, bol venovaný prezentáciám projektov a aktivít súvisiacich s rozvojom cykloturistiky na území Trnavského samosprávneho kraja a Juhomoravského kraja.

Druhý deň sa účastníci konferencie vybrali v rámci odbornej cykloexkurzie bicyklami na 60km jazdu po miestnych cyklotrasách. Počas dňa sa zoznámili s výrobňou tradičnej sekulskej keramiky, navštívili Baziliku Sedembolestnej Panny Márie v Šaštíne, zhodnotili úroveň Poľovníckej reštaurácie v Gbeloch spĺňajúcej certifikáciu Vitajte cyklisti, oboznámili sa s históriou ropného a plynárenského priemyslu v Gbeloch, z Adamovskej rozhľadne mali možnosť pokochať sa na miestnom vtáctve a jazdou po hrádzi Moravy ukončili celodennú exkurziu.

Po úspešnom ukončení cykloexkurzie spokojné tváre účastníkov prezrádzali, že táto dvojdná medzinárodná konferencia prispela k prehĺbeniu a rozvoju spolupráce Trnavského samosprávneho kraja a Juhomoravského kraja a k vzniku nových partnerstiev, ktoré budú prospešné pre zlepšenie spolupráce v oblasti cyklistiky.



Autor fotografie: Bc. Slavomír Brutovský

Pozvánka

na druhý ročník konferencie Cyklistická doprava 2010.

V dňoch 2-3.septembra 2010 sa uskutoční v Hoteli Jánošík v Liptovskom Mikuláši už druhý ročník konferencie Cyklistická doprava, ktorý sa uskutoční pod záštitou primátora mesta Liptovský Mikuláš pána Ing. Jána Blcháča, PhD.

Konferencia je určená inštitúciám zodpovedným za dopravu, ako aj odborníkom, urbanistom, architektom, dopravným inžinierom, občianskym aktivistom, občianskym združeniam a iniciatívam, ktoré sa venujú tematike cyklistickej dopravy ako aj širokej laickej verejnosti.

Tematické oblasti konferencie:

- Cyklistická doprava ako plnohodnotný dopravný systém
- Rozvoj cyklistickej infraštruktúry
- Cykloturistika a jej výzvy v rámci SR
- Rozvoj podmienok pre cyklistickú dopravu na Slovensku a zahraničí

● Možnosti financovania cyklistickej dopravy
Vložné na konferenciu je 10 EURO. Študenti, držitelia ZŤP, dôchodcovia majú 50% zľavu. V cene vložného sú konferenčné materiály, obed (2.-3. septembra), večera (3.septembra).

Viac o konferencii a možnosti sa zaregistrovať na [www.mulica, sekcia Konferencia Cyklistická doprava 2010](http://www.mulica.sekcia.konferencia-cyklisticka-doprava-2010).



Správy zo sveta

Varšavský bicyklový deň.

Zdroj: <http://infobike.pl>

28.5. sa konal v hlavnom meste Poľska Varšave cyklistický deň, ktorého dôraz bol kladený na cestovanie do práce na bicykli. K tejto iniciatíve sa pridalo viacero podnikov ako napr. rôzne banky, Ministerstvo životného prostredia, technologické firmy a pod. Organizátori podujatia veria, že touto akciou pomôžu chrániť životné prostredie ako aj zmeniť zmýšľanie obyvateľov za účelom využívania nemotorových druhov dopravy.

Upokojuvanie dopravy na Kodaňský spôsob

Zdroj: copenhagenize.com

V Kodani vymysleli ako využiť ostrovčeky, ktoré pomáhajú upokojuvať ulice znížením rýchlosti pre osobné automobily. Tento spôsob spočíva v tom, že ostrovčeky zároveň slúžia na zaparkovanie bicyklov.



Výzva na vytvorenie Siete cyklistických miest

Zdroj: <http://www.ecf.com/>

Európska cyklistická federácia (ECF) prišla so staronovou výzvou na vytvorenie európskej siete cyklistických miest. Mestá, ktoré sa zapoja do tohto programu dostanú rôzne materiály, pomocou ktorých môžu rozvíjať podmienky pre cyklistiku, v tom ktorom meste. V súčasnosti je v tejto iniciatíve zapojených 60 miest zo 40 krajín. Myšlienky tejto siete miest spočíva v tom, že mestá, ktoré sa prihlásia do tejto siete majú každoročne organizovaný workshop, kde sa ich experti učia tomu, ako rozvíjať podmienky pre rozvoj cyklistickej dopravy. Podmienkou, vstupu do tejto siete je zaplatenie ročného poplatku, ktorý sa odvíja od veľkosti mesta. Napr. pre slovenské mestá by to predstavovalo nasledovné: ročný poplatok pre mestá menšie ako 100 tisíc obyvateľov je vo výške 1000 EURO, mestá do 500 tisíc obyvateľov platia 1500 EURO.

Sushi bicykel z Kodane.

Ak máte radi japonské jedlo sushi, tak napríklad v Kodani si ho môžete kúpiť od predavača, ktorý ho nosí na svojom sushi bicykli.



Cyklistickí naháči v Londýne

12. júna sa uskutočnila v Londýne cyklojazda. Na tom by nebolo nič nezvyčajné, avšak samotní cyklisti boli viac ako zaujímaví. Bicyklovali totiž nahí. Nahotou chcela viac ako tisícka ľudí protestovať proti zraniteľnosti cyklistov v porovnaní s bezpečnosťou osobných automobilov, ktoré sú doslova oplechované. Protest nazvaný ako World Naked Bike Ride (worldnakedridebie.org) sa koná každoročne vo viacerých krajinách a mestách sveta.



Dobrá cyklistická infraštruktúra pomáha zvyšovať bezpečnosť starších ľudí.

V Londýne začali boj so zlodejmi bicyklov.

Krádeže bicyklov sa v Londýne rozšírili do takej miery, že polícia vytvorila 30 členný tím, ktorého úlohou bude bojovať s touto skupinou. Dôvodom bol fakt, že krádeže bicyklov sa rozšírili do takej miery, že sa v súčasnosti stávajú dobrým biznisom hlavne na anonymných internetových obchodoch typu Ebay alebo Gumtree. Spúšťačom tejto akcie bola kampaň Londýnskej cyklistickej kampane s odkazom "Beat the theft" (Znič zlodeja), ktorá iniciovala aj vytvorenie policajnej skupiny zameranej na boj s krádežami bicyklov.



Šanca, že starší cyklisti budú zranení je v porovnaní s mladšími cyklistami až 3,2 krát väčšia. K takémuto záveru dospeli výskumníci z Fietzersbond. Preto je dobré, ak obec alebo mesto rozvíja cyklistickú infraštruktúru, pretože tá je najviac využívaná práve staršími obyvateľmi, ktorí na bicykli chodia napr. na nákupy. Taktiež uvádzajú, že penzisti medzi 60-74 rokom by mali bicyklovať čo najčastejšie. Penzisti nad 75 rokov, ktorí sa boja bicyklovať, by mali navštíviť špeciálne cyklistické tréningové centrum, ktoré im pomôže prekonať nástrahy premávky.

Bratislava: Zabili nádej o mestskej cyklistike. Definitívne.

Symbolicky. Cyklocesta, o ktorej hovorím, je neestetickým pašvilom, vrcholom diletantstva a amaterizmu. Je však prvou typicky mestskou, za vznik ktorej som vďačný, zvlášť ak cesta od myšlienky k realizácii bola pre zamestnancov mestskej organizácie, venujúcej sa telovýchove a športu, značne neľahká.

Boj so súkromnými vlastníckmi zo západnej strany, i keď bezúspešný, a boj s dopravnou políciou, aby „sezónny“ cyklistický mor, tá chamraď, čo vraj nemá na autá, mohla šetriť životné prostredie, tým, že si po meste vyváža zadok na

dvojkoľosovom dopravnom prostriedku.

Keď si už bicyklujúca verejnosť na sfušovanú cestu zvykla, objavujú sa informácie o tom, že úsek nie je skolaudovaný, pretože dopravný inšpektorát je údajne bombardovaný sťažnosťami motoristov, ktorým sa podľa policajného hovorca značne skomplikovalo cestovanie a parkovanie, preto ho treba uzavrieť.

Povedal som si, že to snáď nie je ani možné, že slizké policajné zložky diktujú hlavnému mestu, ako bude vyzeráť doprava a či cyklisti budú alebo nebudú jej súčasťou, ako je tomu v

každom civilizovanom európskom meste. Dnes som sa však zobudil do nedužitej reality odporne nadutého provinčného mesta, plného priemernosti, malosti a chamtivosti.

Cyklistická cesta na Trenčianskej ulici v Bratislave definitívne prestala byť cyklotrasou. Možeme si to teda v septembri, keď budete počas európskeho týždňa mobility prezentovať svoje úbohé ego, príst, páni Ing. **Ďurkovský**, Ing. **Zachar**, Ing. **Mikuš**, plk. Mgr. **Brath**, kpt. Mgr. **Vrbík**, Ing. **Drozd** a ďalší, s vami verejne vydiskutovať, alebo zbabelo ostanete za stenami policajného zboru a magistrátu hlavného mesta Bratislavy s vašou hračkou; blikajúcou zelenou a argumentami o snežení a letnom daždi?



Dvadsaťtisíc ľudí na estakáde.

Jaroslav Semančík

Chceli sme naplniť diaľnicu bicyklami a spoločnou cyklojazdou pripomenúť, že na bicyklovú dopravu sa na Slovensku stále zabúda. Otvorenie estakády nad Považskou Bystricou pre verejnosť však dopadlo inak, než ktokoľvek očakával. Estakádu doslova zaplavili ľudia aj bez nášho pričinenia a namiesto zamýšľaného posolstva veľkej spoločnej cyklojazdy dokázala sobota dve celkom iné, nemenej dôležité veci.

Už od rána smerovali hore privádzačom tisícky ľudí a počas celého dňa sa ich aj vďaka slnečnému počasiu na estakáde vystriedalo podľa odhadov asi dvadsaťtisíc. Z toho niekoľko tisíc korčuliarov a asi dve tisícky cyklistov. Estakáda sa stala na jeden deň diaľnicou pre ľudí. Fotili, prechádzali sa, telefonovali, športovali. Málokterému z cyklistov sa chcelo čakať do začiatku ohlásenej cyklojazdy, radšej si užili diaľnicu neorganizovane a počas celého dňa. Naša jazda sa tak stala skôr spoločným termínom pre pár desiatok cyklistov, ktorí prišli z iných miest alebo chceli osobne vyjadriť podporu bicyklovej doprave.

Sobota však jasne ukázala, že záujem obyvateľov mesta o priestor s kvalitným povrchom kde sa dá korčuľovať, bicyklovať či jednoducho prejsť sa je obrovský. Že je chybou odsúvať nemotorovú dopravu na posledné miesto s odôvodnením „áno, ale až potom, keď zvýšia peniaze“. Potvrdilo sa to, čomu v zahraničí hovoria „If you build it, they will come“ – „postav to a oni prídu“.

Druhým, nemenej významným pozorovaním bol fakt, že chodci a cyklisti dokážu vedľa seba koexistovať bez konfliktov. Diaľnica po celý deň pripomínala veľkú pešiu zónu prístupnú aj pre cyklistov a korčuliarov, aké bežne existujú v európskych veľkomestách. Chodcov a cyklistov neoddeľovala žiadna fyzická prekážka, dokonca ani na zemi namaľovaná čiara. A hoci tu bolo oproti bežnej situácii v meste poriadne preľudnené, nič sa nestalo. Ľudia sa nezrážali, nenadávali si. Stačila vzájomná ohľaduplnosť. Podobne to dnes funguje v centrálnej mestskej zóne Považskej Bystrice. Mnohí si ani nevšimli, že v poslednej dobe tam cyklistom zakazuje vjazd dopravná značka. Záujmu sa tešila výstava o bicyklovej doprave u nás a v zahraničí, ktorá bola na odpočívadle. Ľudia sa zastavovali aj



pri našom stánku s informačnými materiálmi.

Niektorí sa radi porozprávali, iní sa pýtali čo si tu môžu odnieť alebo kúpiť. Na ľahocykli sa ako na potvora už ráno zasekol prehadzovač. Jazdu v pohodlnej polohe ležmo si stihli vyskúšať len dvaja. Aj odstavený však naďalej pútal pozornosť.

Na záver nemôžem nezmieniť myšlienku, ktorej sa v sobotu pri pohľade na estakádu plnú korzujúcich a športujúcich ľudí nedalo ubrániť – nemohla by takto vyzeráť aspoň jeden deň v roku niektorá ulica v meste?

Ďalšie fotky, ako to vyzeralo v sobotu na estakáde nájdete na povazska.sme.sk.



Rozhovor s Jaroslavom Semančíkom a Ivou Posluchovou cykloaktivistami z Považskej Bystrice.

V dnešnom rozhovore čitateľom predstavíme dvoch aktivistov z Považskej Bystrice a to Jaroslava Semančíka a Ivu Posluchovú, ktorí sa venujú podpore a rozvoju cyklistickej dopravy v meste Považská Bystrica.

Aký bol váš hlavný dôvod pre podporu cyklistickej dopravy v Považskej Bystrici? Kedy a prečo ste sa o tom rozhodli?

Iva: Rok 2007? Na dátum si presne nepamätám. Na začiatku bolo laické sledovanie dopravnej situácie v meste: nešťastný prieťah mestom, hrozba diaľnice ponad hlavy obyvateľov, zahlcovanie autami... A pritom Považská je staré cyklistické mesto. Svoje detstvo som strávila v detskej sedačke na otcovom bicykli ako mnohí moji známi.

Jaro: Vzniklo to tak postupne. Po účasti na veľkej cyklojazde v Prahe na jeseň 2007 som mal chuť niečo urobiť aj ja a krátko na to som dostal ponuku, napísať článok o cyklistickej doprave. (Dnes sa mi lepšie znie „bicyklová

doprava“ – menej športovo a viac civilne, než keď sa hovorí o „cyklistike“.) Nechcel som stvoriť len výkrik v duchu „autá sú zlé, všetci majú jazdiť na bicykli“, ale nejakú víziu, ktorej by som sám dokázal veriť, že je reálna. Začal som preto študovať o bicyklovej doprave, čo sa dalo. Zároveň som videl, že v Považskej Bystrici má bicykel ako dopravný prostriedok silnú tradíciu, ktorá však vinou zhoršujúcich sa podmienok upadá. Článok nakoniec dodnes nevyšiel, ale začali sme robiť ďalšie veci.

Jaro, ty pracuješ aj v Čechách a si známy tým, že sa snažíš odtiaľ prinášať nové nápady a idey riešenia cyklo dopravy. Ak by si porovnal podmienky v Čechách a na Slovensku, kde vidíš spoločné body a kde rozdielnosti?

Jaro: Znie to hrozne, ale ja odhadujem, že na Čechov strácame tak desať rokov, na cyklisticky vyspelé krajiny ako Dánsko či Holandsko asi tridsať. Rozdiel je v tom, že kým Česi sú v začiatkoch, my ešte ani tam. V Čechách sa podarilo

Pripravil Marián Gogola

cyklodopravu už trochu zahákovat do oficiálnych štruktúr – existuje vládou schválená národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy, koordinátor poverený ministerstvom, financovanie zo štátneho dopravného fondu a z európskych fondov. To veľmi motivuje starostov k podávaniu projektov. Kraje majú vypracovanú koncepciu rozvoja cyklistiky. U nás prakticky nič z toho nie je.

Spoločné so Slovenskom je, že bicykel aj tam väčšina spoločnosti stále chápe ako hračku, šport, rekreačnú aktivitu. Zodpovední často vravia „veď aj ja som cyklista“ a myslia to práve takto. S tým súvisí aj mentalita na cestách – cyklista je vnímaný, že je tam akosi navyše a paradoxne, hoci zaberá oveľa menej priestoru než automobil, je to on, čo zavadzia. Kým vo vyspelejších krajinách vidí na ceste človek človeka, u nás auto vidí bicykel.



Iva pred
cyklojazdou
tento rok

Založili ste aj občianske združenie Bystricykel. Povedzte nám niečo o dôvodoch založenia ako aj o združení samotnom.

Iva: Dôvody sú jasné. Čo s voľným časom?

Jaro: Ako občianske združenie sme registrovaní od minulého roka. Po nejakej dobe neformálneho fungovania sme chceli dať našej činnosti určitú značku, nájsť ďalších ľudí v meste, ktorých táto téma zaujíma, získať financovanie, vytvoriť webstránku. Aj pri styku s úradmi je lepšie byť občianskym združením s určeným cieľom než akousi skupinkou občanov. Najťažšie bolo samozrejme vymyslieť názov. Zostali sme ale pri malej akčnej skupine a neformálnych vzťahoch, nechceme ísť cestou masovej členskej základne na papieri, valných zhromaždení, výročných správ.

Pôsobíte v Považskej Bystrici, ktorá bola donedávna známa skôr ako „brzda“ v rozvoji diaľnice ako aj problémami spôsobenými vysokým počtom tranzitujúcich vozidiel. Vidíte perspektívu pre rozvoj cyklistickej infraštruktúry, teraz keď sa situácia už upokojila?

Jaro: Perspektíva tu bola aj predtým, teraz sa len zlepšila možnosť prekročiť hlavnú cestu, ktorá bola veľkou bariérou rozdeľujúcou mesto. Všadeprítomným problémom je skôr vnútromestská motorová doprava a stále rastúci tlak na parkovanie. Ten víťazí nad iným využitím priestoru, blokuje opatrenia pre cyklistov a ďalej podporuje trend automobilizmu. Záujem o lepšie podmienky pre bicyklovanie však obyvatelia rozhodne majú a je aj veľa možností, čo sa dá robiť. Závisieť bude najviac od ochoty prerozdeliť priestor v prospech šetrnejších druhov dopravy.

Iva: Situácia v Považskej Bystrici, bohužiaľ, nie je stabilizovaná. Kompetentní zatiaľ nevyhodnotili vplyv spustenia diaľničného úseku na mestskú dopravu. Rovnako nás čaká výstavba okružovej križovatky Centrum, ktorá bude mať zásadný vplyv na podobu dopravy v meste v najbližšom období. Preto sa s „našími“ vecami bude musieť počkať. Za perspektívny považujem občiansky tlak na mestské zastupiteľstvo a vedenie mesta.

Plánuje mesto využiť dopravnú infraštruktúru na výstavbu nových cestičiek pre cyklistov?

Jaro: Plánuje sa trasa pozdĺž rieky Domanižanky cez celé mesto. Greenway, ktorá by mala aj dopravný aj rekreačný význam a veľmi by potešila i pre korčuliarov. Je to však hudba ďalekej budúcnosti, zatiaľ existuje projekt na prvý úsek a hľadá sa financovanie na realizáciu z fondov EÚ. My sa snažíme pôsobiť v tom smere, že okrem postavenia novej asphaltovanej cestičky „kam sa môžu ísť bicyklovať“, sa dá aj úpravou existujúcej dopravnej infraštruktúry veľmi zlepšiť prívetivosť mesta pre každodenné cesty. A obvykle to stojí len zlomok z nákladov na novostavby. Pri súčasnej finančnej situácii mesta je to vlastne asi jediné, čo sa dá teraz robiť.



Jaro na ľahocykli zimnou krajinou

Čo by podľa vás pomohlo rozvoju cyklistickej dopravy na Slovensku? Stručné porovnanie vo svete.

Iva: Verejný záujem? Zodpovedné úrady a dopravný inšpektorát naklonený cyklistickej doprave? Vyššie územné celky, ktoré sa zaujímajú o európske trendy? Ministerstvo dopravy, ktoré je ministerstvom nielen pre automobilovú dopravu?

Jaro: Systémovo: celoštátna koncepcia rozvoja bicyklovej dopravy, model financovania, úpravy v legislatíve. Osvietení projektanti a inžinieri na dopravných inšpektorátoch. Inšpirácia zahraničím. Chápanie ako druh dopravy – v stratégii rozvoja dopravy SR do roku 2020 sa uvádzajú výzvy do budúcnosti, k riešeniu ktorých dokáže nemotorová doprava veľmi prispieť. Ani raz sa tam však nespomína. Podľa môjho pozorovania najviac záleží na vzťahu konkrétného zodpovedného (ministra, primátora) k bicyklu. Ak je sám cyklistom, dejú sa veci, ak nie je, nedeje sa nič.

A ešte klasická otázka, ktoré mesto môže podľa vás byť príkladom pre PB z pohľadu cyklistickej dopravy?

Iva: Veľmi sa mi páčil švajčiarsky Bazilej, ktorý sa podľa môjho názoru blížil k dokonalosti. Praha je fyzicky aj mentálne bližšie, hoci je to veľkomesto, je príkladom dobrej vôle a dobrých riešení. Najbližšie je nám asi Rožnov pod Radhoštěm. Toto mestočko je našim partnerským mestom, od ktorého by sa mala Považská učiť.

Jaro: Z osobnej skúsenosti by som pridal ešte Viedeň. Bicyklovým grálom je, ale Kodaň a Holandsko, tam by sme sa určite chceli pozrieť a zažiť ho. Na Slovensku to vyzeralo dobre v Liptovskom Mikuláši.



Jaro a Iva aktívne podporili aj českých kolegov na cyklojazde v Prahe (2009)

Iva Posluchová (29) pracuje ako stredoškolská učiteľka. Vo voľnom čase sa venuje divadlu a Bystricyklu. Rada sa túla po svete.

Jaroslav Semančík (32) vyštudoval informatiku na matematicko-fyzikálnej fakulte. Pracuje v informačných technológiách, dnes najviac na nezávislom projekte KohoVolit.eu. Popritom sa venuje bicyklovej doprave. Rád športuje a vymýšľa ako zlepšiť veci okolo seba.

O Bystricykli

Občianske združenie Bystricykel pracuje na zlepšení podmienok pre pohyb na bicykli v Považskej Bystrici a okolí. Naším cieľom je, aby sa s nemotorovou dopravou počítalo ako s rovnocennou a ozdravenie prostredia, v ktorom denne žijeme. Chceme mesto, v ktorom ulica nie je len rušným dopravným koridorom, ale aj miestom pre stretávanie, oddych, trávenie voľného času a priestorom pre kultúru. Spolupracujeme s vedením mesta, snažíme sa hľadať a navrhovať riešenia; nestačí nám počúvať dôvody, prečo to nejde. Je nás menej, než by bolo treba.
www.bystricykel.sk (viac v rubrike Cykloklik).

Možnosť prepravy bicyklov vlakmi v SR

Ing. Branislav Šarkan

Podľa internetovej stránky www.slovakrail.sk Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. prevádzkuje prepravu batožín, batožín väčších rozmerov, bicyklov a detských kočíkov pod spoločným pojmom „PREPRAVA BATOŽÍN“.
www.bystricykel.sk (viac v rubrike Cykloklik).

Preprava batožiny, podľa spôsobu a možnosti jej uskutočnenia, sa delí na:

- prepravu príručnej batožiny,
- zjednodušenú prepravu batožín,
- zjednodušenú prepravu batožín v pojazdnej úschovni batožín.

Z týchto možností je možné bicykel prepravovať prostredníctvom zjednodušenej prepravy batožín a zjednodušenej prepravy batožín v pojazdnej úschovni batožín.

Zjednodušená preprava batožín (ZPB)

Na prepravu bicyklov týmto systémom sa používa priestor (predstavok) prvého a posledného vozňa a to cez prvé dvere prvého vozňa a posledné dvere posledného vozňa. Jednou z možností je aj preprava v priestore vo vozni označenom symbolom bicykla do vyčerpania kapacity. Vyloženie a naloženie bicykla si zabezpečuje cestujúci. Tento spôsob prepravy sa využíva najmä vo vlakoch regionálnej a prímestskej dopravy na krátke vzdialenosti. Nevýhodou je, že cyklista si nie vždy má možnosť sadnúť tak, aby videl na svoj bicykel.

Zjednodušená preprava batožín v pojazdnej úschovni batožín (PÚB)

Prepravu bicykla v pojazdnej úschovni batožín je možné len vo vlakoch označených v cestovnom poriadku symbolom kufríka. Naloženie a vyloženie bicykla zabezpečuje cestujúci, ale po naložení je za bicykel zodpovedný dopravca. Pojazdná úschovňa batožín je používaná najmä pri vlakoch diaľkovej dopravy. Vyžaduje zapojenie vozňa na to určeného s určitou kapacitou. Ak ide o vlak povinne miestenkový je povinná rezervácia miesta na bicykel v pokladnici. Do ostatných vlakov s pojazdnou úschovňou batožín je rezervácia možná, ale nie povinná.

Ceny prepravy bicyklov vlakmi v SR:

jednosmerný lístok	1,32
jednodňový lístok	1,99
mesačný lístok	5,97
rezervácia v povinne miestenkovom vlaku	0,66



Pri využití vlakov na prepravu väčšieho počtu bicyklov je nutné si takúto cestu naplánovať a zistiť, či vlak, ktorým plánujete cestovať má PÚB. Podľa internetovej stránky Železničnej spoločnosti je možné nahlásiť väčšiu skupinu a objednať si zaradenie vozňa s PÚB.

Pri cestovaní menšej skupinky (2-4) nie je problém si bicykel odložiť v predstavku vozňa, ale v sezóne, keď je na cestách viac bicyklov, hrozí, že sa váš bicykel do vlaku nezmestí. V tom prípade je to na ochote sprievodcu, či vám umožní umiestniť bicykel aj do iného ako prvého alebo posledného vozňa. Osobne som možnosti prepravy vlakom využil niekoľkokrát oboma systémami (ZPB, PÚB) a nestretol som sa so žiadnym problémom.



Cyklistická doprava v Štokholme

Marián Gogola

V hlavnom meste Švédska Štokholme s približne 800 tisíc obyvateľmi v samotnom meste a 3,4 milióna obyvateľov aj s príslušným regiónom, je možnosť vidieť zaujímavé príklady riešenia cyklistickej infraštruktúry v rámci dopravnej siete mesta. Mimochodom pre tento rok ho Európska komisia vyhlásila za Zelené hlavné mesto Európy (napr. od roku 1990 znížilo CO₂ o 25%). V centrálnej mestskej zóne zaviedli aj mýto pre osobné automobily, čím od roku 2007 dosiahli 20 % zníženie premávky a 10% zníženie emisií. Samotné riešenie cyklistickej infraštruktúry nemalo

súčasným parametre hneď od začiatku. V roku 1998 sa radnica mesta rozhodla oddeliť cyklistov od motorovej dopravy a to vyznačením samostatných cyklistických pruhov. Toto opatrenie malo prispieť k zníženiu dopravnej nehodovosti a úmrtnosti pri dopravných nehodách pričom sa od roku 1998 zvýšil počet cyklistov o 75%. Toto opatrenie je aj v súlade s opatrením v oblasti bezpečnosti premávky švédskej vlády nazvanej ako Nulová vízia alebo Vision – ZERO. Navyše v roku 2006 spustili systém verejných bicyklov „Citybikes“, na základe ktorého sa zlepšila

dostupnosť obyvateľov mesta k zastávkam VOD, čo v konečnom dôsledku zvýšilo aj cestovnosť MHD. V samotnom meste je vybudovaných 760 kilometrov cestičiek pre cyklistov, pričom sa zamerali na jasné oddelenie cyklistov a motoristov, pričom cestičky pre cyklistov sú tu plne integrované v rámci klasických ciest, viď obr. 1 – 4.



3.



1.

**Samostatný
cyklistický pruh**



4.

**Samostatný
cyklistický pruh**



2.



5.



6.

**Samostatný cyklistický pruh umiestnený
v stred komunikácie**



7.

**Viac pruhové
cyklistické
komunikácie
zbiehajúce sa
do 1 pruhu.**

- Úplnou samozrejmosťou sú predradňovacie pruhy pre cyklistov na križovatkách, viď. obr. 5.
- Zaujímavé sú aj riešenia cyklistických pruhov umiestnených v strede komunikácie (obr.6), ako aj viac pruhové cyklistické komunikácie (obr.7).
- Samozrejmosťou sú aj svetelne signalizačné zariadenia a priechody pre cyklistov, obr.9-10.
- Obr. 9,10 Svetelne signalizačné zariadenie pre cyklistov na priechode a samostatný priechod pre cyklistov
- V prípade riešenia cyklistických cestičiek s chodcami, ponúka Štokholm niekoľko zaujímavých riešení, viď obr.11 a 12.
- Obr. 11 Samostatný cyklistický pruh vedený na chodníku – všimnite si voľné miesto umožňujúce bezpečný prechod chodcov
- Pozemné komunikácie obsahujú riešenia pre preferenciu VOD spolu s cyklistickou dopravou, viď. obr.13.



11.

**Preferencia
VOD - Samostatný
cyklistický pruh
fyzický oddelený od
pruhu pre autobusy**



12.

**Samostatný
priechod
pre cyklistov
oddelený od
chodníka**



13.

**Značka
umožňujúca pohyb
s vyznačením
druhov dopravy**



15.



14.

**Je to motocykel alebo
elektrobicykel?**



16.

- Ak používate bicykel ako druh dopravy v Štokholme, určite sa nestratíte, mesto má dobre vybudované dopravné cyklistické značky, pozri obr. 14
- Ako aj ostatné informatívne značky, ktoré napríklad dovoľujú používať bicykel v mestskej záhrade, obr.15.
- Čo sa týka bicyklov, tak obyvatelia používajú zmes klasických mestských bicyklov ako aj krosových, pričom môžete naraziť aj na takéto zaujímavé bicykle, obr.16.
- Štokholm má aj celkom hustú sieť hlavných cestíčiek pre cyklistov, ktoré sú napojené na regionálne a medzinárodné cyklotrasy (červeným).



Systém verejných bicyklov v Štokholme.



Köp ett cykelkort för 200 kr
för perioden april-oktober!



Od roku 2006 sa dajú v Štokholme požičať verejné bicykle. Systém je registračný, to znamená, že aby ste ho mohli využívať musíte sa najskôr zaregistrovať. K dispozícii máte sezónnu kartu za 250 švédskych korún (26 EURO) alebo 3 dňovú za 125 švédskych korún (cca. 13 EURO). Takisto si môžete k bicyklu požičať aj prilbu.

Bicykle si môžete požičať od 6 rána do 22

Maximálna doba požičania – 3 hodiny

Počet bicyklov: 1000

Počet stanovíšť: 85



Zaparkované štokholmské bicykle

Zdroje:

<http://international.stockholm.se/>

www.stockholmbusinessregion.se/upload/green%20cap%20LR.pdf

www.citybikes.se

www.thelocal.se/stockholm/maps/stockholm-bicycle-paths.php

Cyklistika v normách III. – Križovatky

Prejsť križovatku bez zdržania, bez vytrubovania, bezpečne, bez jám na krajnici je u nás iba sen. Okružná, svetelná, neriadená, či iné typy sú pre kolíziu s autami ako stvorené. V zahraničí je bežné radenie bicyklov pred vozidlá, či samostatné pruhy pre nich vedené v križovatkách.

Na Slovensku sa križovatkám venuje Slovenská technická norma STN 73 6102 - projektovanie križovatiek na pozemných komunikáciách z roku 2004. V tejto norme nájdete však veľmi málo informácií ohľadom riešenia križovania cyklistických chodníkov a križovatiek. Z normy ako aj z poznatkov vyberáme nasledujúce informácie.

- Základom je odporúčanie viesť cyklistický chodník mimo križovatku, pomocou samostatných priechodov pre cyklistov. Teda neodporúča sa viesť cyklistický chodník v spoločnom priestore.

- Priechod cez križovatku musí byť označený príslušným

dopravným značením ako na strane cestnej komunikácie, tak na strane komunikácie cyklistickej.

- V prípade križovatky so svetelnou signalizáciou, je nutné zabezpečiť aby svetelné návěstidlo malo piktogram bicykla.

- Je nutné aby vjazd z priechodu na komunikáciu bol pod zjazdovým uhlom.

- Musí byť zabezpečený dostatočný priestor pre státie cyklistov pred križovatkou. Veľkosť tohto priestoru je daná intenzitou cyklistov.

- Na priechode sa neodporúča umiestňovať kanalizačné kryty.

- Priechod pre cyklistov musí byť dostatočne osvetlený.

- Po výjazde, alebo na jazde na priechod nesmie cyklistu obmedzovať v jazde žiadna prekážka.

- Priechod pre cyklistov sa nezriaďuje, ak cyklistická komunikácia je vedená vo vysokom stúpaní alebo klesaní. Ako som písal, Slovenská legislatíva je veľmi strohá.

Zahraničie je v tomto smere ďaleko vpredu. Dúfam, že aj týchto pár bodov prinesie pomoc pri navrhovaní cyklistických komunikácií.



www.bystricykel.sk

V Slovenskej republike je viacero organizácií, ktoré sa venujú podpore cyklistickej dopravy, avšak nie všetky majú webstránky, ktoré by poskytovali komplexné informácie ohľadne tejto problematiky. Jednou z takých je občianske združenie Bystricykel s podtitulom „V Považskej Bystrici na bicykli“, ktorý hovorí za všetko. Cieľom tohto združenia je presadzovanie cyklistickej dopravy vo svojom meste, pričom sa venujú konkrétnym problémom a spôsobom ich riešenia. Stránku majú veľmi prehľadnú, pričom poskytujú viaceré zaujímavé informácie ohľadom toho ako sa majú cyklokomunikácie navrhovať, poskytujú viaceré zdroje s odkazmi zo zahraničia. Stránku možno vrelo odporúčať každému, kto sa zaujíma o túto problematiku.



CYKEL V MESTE
 KOLÁ NA MESTSKÝ
 ELEKTRONICKÝ KOLÁR
 KEN AJOJO JUDIT
 NEKANE AJUT
 INOŠKAR NEKANE
 (TEMY)

Dvadsaťtisíc ľudí na estakáde

Občania mesta majú možnosť bicyklov a spoločnosť cyklistov pripomenúť, že na bicykloch doprava sa na Slovensku má robiť. Občania majú možnosť pripomenúť, že na bicykloch doprava sa na Slovensku má robiť. Občania majú možnosť pripomenúť, že na bicykloch doprava sa na Slovensku má robiť.

www.certu.fr

Pre jazykovo zdatných tu máme databázu francúzskeho Centra štúdií pre výskum, dopravu, urbanizmus a verejnej výstavby (Le centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques), v ktorom si môžete pozrieť viaceré publikácie, ktoré sa venujú doprave a územnému plánovaniu. Stránka je dostupná v anglickej, francúzskej a španielskej mutácii. Publikácie sú rozdelené podľa hlavných kategórií a taktiež sú rozdelené podľa toho, či sú k dispozícii zdarma alebo je daný materiál spoplatnený. Stránka je určená odborníkom, aktivistom ako aj úradníkom. Podmienkou je však ovládanie jedného z vyššie spomenutých jazykov.



Foto mesiaca

Parkovanie vozidiel na cyklistickom chodníku pri OC Dubeň, Žilina. Pritom hneď vedľa je obrovské parkovisko obchodného centra!!! Niektorí zjavne nie je ochotný prejsť napešo ani pár metrov navyše.



facebook

skupina: Slovensko na bicykli

Cyklistická doprava

Elektronický odborný časopis o cyklistickej doprave

Číslo **6** Rok **2010**

Ročník **I**

ISSN 1338-0486

Web: **www.mulica.sk/cyklisticka_doprava**

Vychádza mesačne.

Vydavateľ: **OZ MULICA**

Bláhova 449/21

01004 Žilina

Email: **info@mulica.sk**

Slovenská republika

Zodpovedný redaktor:

Ing. Marián Gogola, PhD.

Redakčná rada:

Ing. Soňa Šestáková	sestakova@vud.sk
Ing. Jaroslav Martinek	jaroslav.martinek@cdv.cz
Ing. Branislav Šarkan	branislav.sarkan@fpedas.uniza.sk
Ing. Radovan Červienka	rado.cervienka@gmail.com
Ing. Viera Štupáková	horeadole@gmail.com
Ing. Marián Gogola, PhD.	info@mulica.sk
Ing. Bibiána Poliaková	bibiana.poliakova@fpedas.uniza.sk

Design & dtp :

Emília Jesenská	emilia@jesenska.net
-----------------	---------------------

**Spolupracovníci na tomto čísle: Ing. Peter Války, Tony Antoniacci,
Ing. Jaroslav Semančík, Mgr. Iva Posluhová, Mgr. Ivan Peko**



STREDO-SLOVENSKÁ ENERGETIKA

člen skupiny



intenda
nadácia pre mladých ľudí

nadácia
pontis

